

EL PASO DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES POR EL PORTILLO ARGENTINO. APORTES PARA EL ESTUDIO DE LA INTEGRACIÓN ENTRE ARGENTINA Y CHILE

Pablo Lacoste (*)

I. INTRODUCCIÓN

1. EL COMERCIO A TRAVÉS DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES

Argentina y Chile se encuentran separadas a lo largo de toda su extensión por la cordillera de Los Andes. Se trata de una de las murallas naturales más altas del mundo, que alcanza su cima máxima justo a la altura de las ciudades de Santiago y Mendoza. Con cerros que arañan los 7.000 metros de altura, el macizo andino constituyó un obstáculo natural para el comercio y las comunicaciones entre las grandes ciudades del cono sur.

El avance de la tecnología permitió construir túneles que evitaran los grandes ascensos para cruzar de un lado a otro. En 1910 se abrió el túnel para el ferrocarril Trasandino y en 1980 se inauguró el túnel internacional para el transporte automotor. Recién con la puesta en marcha de este último, ambos países contaron con los medios adecuados para un servicio relativamente eficiente, rápido y seguro.

(*) Dr. en Historia, profesor de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo y Director Ejecutivo del Instituto de la Cuenca del Pacífico de la Universidad de Congreso, Mendoza, Argentina.
El autor desea agradecer la colaboración de Ana Julia Giunta en la obtención de los datos que se utilizaron para la elaboración del presente artículo.

No obstante ello, el contacto comercial y cultural entre las dos comunidades de aqueste y allende Los Andes, se remonta a varios siglos antes de la construcción de estas obras. En la época colonial, y hasta finales del siglo XIX, Mendoza era un enclave de enlace entre Santiago y Buenos Aires, a través del cual circulaba un relativamente intenso comercio. Para dar un ejemplo, basta señalar que de cada mil carretas que llegaban de Mendoza a Buenos Aires, retornaban 500 cargadas con yerbas destinadas al mercado chileno. En esa época "hay un aprovechamiento intensivo de los medios de transporte: carretas, bueyes y mulas; y de la mano de obra. Mendocinos y sanjuaninos prácticamente monopolizaban el flete Buenos Aires-Chile y viceversa, principalmente los primeros. Mendoza es ciudad de troperos. Los cuyanos son verdaderos fenicios de los siglos XVII y XVIII".¹

Después de la Revolución de 1810, se generaron fuertes expectativas en torno al incremento del intercambio comercial entre Chile y Cuyo; estas perspectivas se vieron parcialmente frustradas por las guerras civiles, pero se consolidaron los lazos comerciales a partir de una serie de tratados conforme a los cuales, ambas regiones se comprometieron a suprimir impuestos a la importación de "frutos y producciones" de la zona vecina.²

El ganado en pie constituía una de las partes más importantes de los bienes que se exportaban a Chile. Observadores de la época señalaron que la mayoría de los habitantes de Mendoza se dedicaban al engorde o arreo de ganado a Chile. En los oasis próximos a los ríos Tunuyán y Diamante, buena parte de la tierra trabajada estaba dedicada a la actividad ganadera.

Estas estancias eran protegidas de los malones indígenas por los fuertes de San Carlos (1770) y San Rafael (1805). Con frecuencia se compraba el ganado en el litoral, Córdoba o San Luis, se engordaba en Mendoza y se exportaba a Chile. Uno de los mercados más importantes lo constituían los enclaves militares chilenos, donde el Ejército Real sostenía ásperos conflictos con los araucanos.

Después de la crisis revolucionaria de 1810, esta actividad comercial se mantuvo y aún se profundizó. En las postrimerías del virreinato, se enviaban anualmente 10.000 cabezas de ganado, según estimaciones de Coria³. A mediados del siglo XIX, las exportaciones treparon a cifras oscilantes entre 80.000 y 100.000 mulares, y de 14.000 a 15.000 cabezas de ganado vacuno, que en 1883 ascendieron a 50.000, cifra significativa para la época.⁴

¹ Coria, 1988 p. 272; Encina, 1983, tomo IX p. 112-114.

² Encina, 1983, tomo IX pp. 87-88.

³ 1988, p. 213.

⁴ Herrera, 1969; Fontana, 1979; Marigliano, 1985 y 1987; Gascón, 1989; Mateu y Gascón, 1990.

La situación se modificó a partir de la llegada del ferrocarril a Mendoza (1885). Ello permitió la unificación del mercado interno, enlazó la provincia con los mercados del litoral, y propició una profunda transformación de su economía. La orientación de su producción experimentó un brusco giro de 180 grados, pasando del Pacífico al Atlántico.⁵

En las décadas siguientes a la llegada del ferrocarril a la ciudad de Mendoza, muchos campos dedicados al cultivo de la alfalfa para engorde de ganado con destino a Chile, se transformaron en viñedos para producir vino para los mercados del litoral argentino. Rápidamente se verificó un intenso proceso de reconversión de la actividad agrícola. Este fenómeno contribuyó a reorientar recursos humanos y económicos, que en muchos casos se desplazaron del Valle de Uco para establecerse en el actual Gran Mendoza. A pesar de la transformación económica determinada por la llegada del ferrocarril, la tradicional exportación de ganado en pie a Chile se mantuvo en vigencia durante muchos años, tal como se hacía desde el siglo XVIII.

2. LOS PASOS NATURALES DE LA CORDILLERA

El intenso comercio entre Argentina y Chile se realizó durante siglos a través de los pasos naturales. Desde la época colonial hasta la actualidad, el paso tradicionalmente más utilizado ha sido el que recorría Villavicencio, Uspallata y Las Cuevas. Fue el camino descrito por la mayoría de los viajeros, y el preferido de comerciantes y funcionarios. Fundamentalmente porque, como sucedía en otros ámbitos de la actividad económica, los conquistadores y colonizadores españoles procuraban explotar las rutas abiertas por los indios. Y en la región cuyana, se mantuvo la tradición de atravesar la cordillera por el paso de Uspallata, lugar elegido en la construcción del Camino del Inca. Esta ruta se consolidó con el desarrollo de explotaciones mineras, especialmente en Villavicencio y Uspallata. Allí había, además, indios que trabajaban bajo el régimen de la encomienda. Comerciantes, mineros e indios contribuían a otorgar a la ruta por Uspallata cierto nivel de actividad que se mantuvo con altibajos desde el siglo XVI hasta bien entrado el XIX.

De todos modos, en numerosas oportunidades, la clase dirigente local buscó los pasos alternativos. En el siglo XVIII se conocía la existencia del paso El Planchón y otras posibilidades en la zona sur de la actual provincia de Mendoza, exploradas con vistas a llegar a la ciudad chilena de Talca. Pero estas rutas quedaron en desuso pues, para acceder a las mismas, era necesario atravesar territorios controlados por los indios.

⁵Fleming, 1976; Martín, 1981; Mateu y Gascón, 1990.

La alternativa válida era el paso por El Portillo, mencionado por los exploradores en 1802. Presentaba la ventaja de una altura relativamente baja (4.200 mts.), inferior al paso por la zona de Las Cuevas (4.500 mts.). Además, el camino de Mendoza a Santiago era mucho más corto por El Portillo que por Uspallata. En efecto, la distancia de la ciudad de Mendoza al límite internacional es de 200 Kms. por Uspallata y de apenas 150 Kms. por El Portillo. Del lado chileno sucede otro tanto: la ciudad de Santiago se encuentra mucho más cerca del Paso por El Portillo que de Las Cuevas.

Ambos caminos eran sumamente peligrosos, sobre todo en algunos tramos. Ello provocaba que, con frecuencia, se produjesen pérdidas por caídas de personas, ganado y cargas, al vacío. Así lo refleja la gran cantidad de osamentas - especialmente de ganado -, que aún se pueden ver en la actualidad en los alrededores de las antiguas rutas.

Las características del terreno determinaban que ninguno de los dos pasos contara con las condiciones naturales para la circulación de vehículos con ejes y ruedas. Sólo podían trasladarse por estos caminos hombres y animales a pie. En el caso del paso por Uspallata, el viaje podía comenzar en carretas para cubrir el trayecto desde Mendoza hasta cerca de Villavicencio. Pero de allí en adelante, era preciso seguir a pie o a lomo de mula para cubrir los 150 Kms. necesarios para llegar hasta el límite internacional. En la variante por El Portillo, se podía alcanzar en carreta hasta lugares cercanos a la actual ciudad de Tunuyán y de allí era preciso continuar a pie.

Para mejorar estas rutas, se llevaron adelante varias iniciativas, la mayoría de las cuales favorecieron al paso por Uspallata. En buena parte del siglo XIX se realizaron mejoras, hasta lograr, por fin, abrir un camino apto para las carretas. Posteriormente, en el momento de decidir la traza para la construcción del ferrocarril Trasandino, también resultó favorecido el paso por Uspallata. Las obras se iniciaron en 1890 y el túnel de cumbre se habilitó en 1910. A partir de esa fecha, el viejo camino de las carretas quedó abandonado. Hasta que en 1923 volvió a recorrerlo un automóvil que tenía como objetivo ser el primero en cruzar la cordillera. Al lograr la proeza, despertó el interés del Estado para construir una ruta permanente para automotores. Esta obra se llevó adelante en los años siguientes. La primera etapa fue completar el camino internacional de tierra por la traza más apta y abarcó el periodo 1923-1961, como se ha examinado en otra parte. La segunda etapa consistió en la construcción de la ruta asfaltada y el túnel internacional, lo cual se completó en 1980.

El paso por Uspallata fue siempre el privilegiado por las autoridades políticas. Ello le permitió concentrar la casi totalidad de las inversiones del Estado en pasos cordilleranos de la provincia de Mendoza tanto en el siglo XIX como en el XX. No obstante ello, los pasos alternativos también han tenido su importancia, no tanto desde el punto de vista político sino fundamentalmente social y cultural.

3. EL PASO POR EL PORTILLO ARGENTINO

El Portillo fue uno de los pasos utilizados por el Ejército de Los Andes en la Campaña Libertadora de 1817, a través de una columna conducida por el capitán José León Lemos, y fue empleado reiteradamente por el General San Martín en sus viajes entre Santiago y Mendoza. Así lo recuerda el monumento y la tradición cultural del Manzano Histórico.⁶

Por otra parte, a lo largo de buena parte de los siglos XIX y XX, El Portillo fue utilizado por los baqueanos para el arreo de ganado en pie a Chile. De esta forma, brindó una salida directa a la producción ganadera de la provincia de Mendoza, en general, y de las estancias del Valle de Uco, en particular. Esta actividad experimentó un importante cambio con la extensión del riel de Mendoza hasta Tunuyán (1912) y hasta San Carlos (1923) en lo que fue la segunda etapa de la expansión del ferrocarril en el norte de la provincia de Mendoza. A diferencia de la primera, esta etapa contribuyó a favorecer la exportación del ganado en pie a Chile. Porque a partir de entonces, la hacienda es enviada directamente de la Pampa Húmeda en tren hasta el Valle de Uco. Allí era descargada, se procedía a colocarle herraduras y se trasladaba en pie a Chile por los pasos cordilleranos. La llegada del ferrocarril al Valle de Uco dio lugar a una significativa revitalización económica de la zona, porque permitió la recuperación del tradicional comercio de ganado en pie, volvió a valorizar las estancias dedicadas al engorde de ganado e impulsó la apertura de nuevas actividades como las herrerías. De esta manera, a partir de la segunda década del siglo XX, se dieron las condiciones adecuadas para el resurgimiento de la tradicional exportación de ganado en pie a Chile, la cual se mantuvo en vigencia por mucho tiempo.

En este continuo ir y venir de personas y bienes, se produjeron episodios que causaron fuerte impacto social. Entre ellos, la muerte de los diecisiete arrieros, ocurrida en el paso El Portillo, en el verano de 1929. Esta tragedia quedó grabada en la cultura popular, y aún hoy se atesoran objetos empleados por los protagonistas del accidente o por quienes fueron a intentar rescatarlos.

En dos oportunidades se pusieron en marcha planes concretos para avanzar en la construcción de la ruta por El Portillo argentino, que tornase el camino más cómodo, rápido y seguro. La primera fue en 1943, cuando 12.000 soldados iniciaron las tareas y lograron un avance significativo. La segunda fue entre 1960 y 1966, como idea del pueblo de Tunuyán, liderada por su elite socio-económica. Ambos intentos tuvieron diferencias importantes, sobre todo desde el punto de vista de los agentes. En el primer caso fue una corporación militar, disciplinada por la orden del superior, en tanto que el segundo surgió del conjunto de las llamadas "fuerzas vivas" y se

⁶Mitre, 1950, pp. 332-352; Chaca, 1961, p. 170; 1964, p. 133; Encina, 1983, tomo XIII pp. 127-128; Lacoste, 1994, pp. 15-30.

sustentó en el interés y el apoyo popular.

De todos modos, los dos intentos se frustraron por falta de continuidad en las políticas viales del Estado. Debieron pasar varias décadas para que el tema retomase actualidad, y en los últimos años se lograron nuevos avances con la construcción del Hotel Samay Huasy y el reinicio de las obras viales con vistas a abrir un camino hasta el centro de esquí Manantiales.

Para ampliar la información sobre este tema, un equipo de trabajo ha comenzado a elaborar cinco trabajos puntuales: Daniel Dueñas examina el viaje de una de las columnas del Ejército de Los Andes por El Portillo (1817), en el marco de las rutas sanmartinianas. Jorge Marios se ocupa del caso de los diecisiete arrieros (1929), a partir de la prensa de la época y de relatos orales. María Teresa Videla analiza la epopeya de la construcción del camino por parte de los soldados (1943), fundada en documentación perteneciente al archivo privado de la familia del doctor Scaravelli. Ana Julia Giunta y Pablo Lacoste se ocupan de la segunda tentativa de construcción del camino, por parte del pueblo de Tunuyán (1960-1966). Este artículo se realiza a partir de la prensa de la época y de relatos de los protagonistas. Finalmente, se incluye el estudio de los avances realizados en los últimos años, durante la gestión del Intendente Jorge Raúl Silvano (1987-1995).

II. LA RUTA QUE CONSTRUYÓ EL PUEBLO: EL CAMINO POR EL PORTILLO ARGENTINO (1960-1966)

1. DESCRIPCIÓN DEL PASO POR EL PORTILLO ARGENTINO

El paso por El Portillo argentino constituye uno de los cuatro más importantes de la cordillera de Los Andes a la altura de la provincia de Mendoza, juntamente con los de Las Cuevas, El Planchón y Pehuenche. La pétrea muralla andina cuenta con picos que rozan los 7.000 mts. de altura. En ese marco, los citados pasos constituyen los lugares más accesibles para el tránsito.

El camino a Chile por el paso El Portillo tiene su punto de inicio en la ciudad de Tunuyán, emplazada 80 kms. al sur de Mendoza, a una altura de 800 mts. sobre el nivel del mar. El primer tramo lo constituyen los 44 kms. que unen Tunuyán con el Manzano Histórico (1.800 mts. sobre el nivel del mar). A partir de allí, comienza el camino de montaña, que totaliza 68 kms. El mismo, incluye los siguientes puntos: a dos kms. se encuentra el paso de Los Puntanos (1.845 mts.) luego, a otros dos kms. se llega al lugar donde antiguamente se localizaba la aduana, llamado Paso Pómez, por haber material parecido a la piedra pómez (en ese sitio actualmente se encuentra el Hotel Samay Huasy); dos kms. más adelante se ubica Capitán Lemos y a los cinco kms., el asiento aduanero, controlado por Gendarmería Nacional (2.400 mts.).

Comienza allí la llamada Cuesta de los Afligidos, y a los cuatro kms. se alcanza el refugio Scaravelli (3.000 mts.). Dos kms. camino arriba se llega al paraje denominado Tumba del Polaco o Real de Carmona, según cartas de 1897. Allí se produce una bifurcación: por el lado izquierdo se abre la quebrada de Yaretas y por el derecho, la quebrada de Manantiales, que permite el acceso a las actuales pistas de esquí. Ambas quebradas desembocan en el llamado Real de los Camineros (4.000 mts.). De ese lugar, se asciende a El Portillo argentino (4.200 mts.). Luego es preciso descender, recorrer entre 10 y 12 kms. para llegar al Refugio Real de la Cruz. Se cruza el caudaloso río Tunuyán, e inmediatamente se debe reiniciar el ascenso. Tras recorrer entre 23 y 26 kms., se llega al paso Los Piuquenes (4.000 mts.), coincidente con el límite internacional. Una vez superado este paso, se comienza el descenso. Se recorren siete kilómetros y se llega al lugar donde empieza la ruta del lado chileno.

Para llegar a Chile por este camino, es preciso cruzar dos pasos: El Portillo (4.200 mts.) y Los Piuquenes (4.000). Ambos se encuentran unos 1.000 mts. más altos que Las Cuevas. Pero desde el punto de vista del camino de montaña, esta ruta abarca un tramo de 68 kms., contra más de 150 del camino por Las Cuevas.

2. ANTECEDENTES:

LOS PRIMEROS INTENTOS DE CONSTRUIR EL CAMINO

Hacia fines de la década de 1920, cuando todavía el Estado no había definido prioridades con relación a ninguno de los cuatro principales pasos de la Cordillera de Los Andes, sectores de la comunidad de Tunuyán reivindicaron la conveniencia de construir el camino por el paso El Portillo. El planteamiento se difundió públicamente a propósito de la muerte de los diecisiete arrieros, justamente en ese lugar, tragedia que causó un fuerte impacto en los medios de prensa. De improviso, la zona se convirtió en noticia y los diarios se vieron en la necesidad de brindar un espacio amplio al tema y asuntos conexos. En los días siguientes al trágico episodio, se difundieron - entre otras informaciones referidas a la zona - proyectos de la clase dirigente local, vinculados a la construcción del camino.

Este primer impulso fue efímero. Tan rápidamente como apareció, el tema perdió presencia en los medios masivos de difusión. Hasta que, a mediados de la década de 1930, un esclarecido visionario de Tunuyán - el doctor Scaravelli - comenzó a plantear la necesidad de construir el camino a Chile por el paso El Portillo argentino. Concretamente, en 1934, el célebre médico comenzó a trabajar para reunir voluntades, tendientes a abrir una ruta permanente y segura para el intercambio binacional. Esta propuesta encontró eco en la oficialidad del ejército, y en 1943, Scaravelli logró que el General Sosa Molina pusiese manos a la obra. El oficial organizó una serie de "maniobras" en el lugar, y con esta excusa, logró disponer de 12.000 soldados para construir el camino. Ante la falta de maquinarias y equipos, los

esforzados conscriptos debieron realizar las tareas con sus propias manos, apenas ayudados con las pequeñas palitas personales, provistas por reglamento. El trabajo se llevó adelante con mucho esfuerzo y algunos costos humanos. Entre ellos el teniente Zocchi a quien le explotó una granada en la mano y como consecuencia perdió la vida. Sosa Molina dirigió los trabajos con mano de hierro, hasta lograr completar la construcción de los 25 kms. del camino que va desde el Manzano Histórico (1.800 mts. s/n/m) hasta Real de los Camineros.

La faraónica obra de 1943 culminó con la obtención de la transitabilidad del camino hasta muy cerca del paso El Portillo, algo que, poco antes, se había considerado irrealizable. No obstante, el Estado no fue capaz de conservar esta vía de comunicación. En efecto, el camino no fue incorporado a la red vial provincial con lo cual no recibió los correspondientes servicios de mantenimiento. Quedó librado a su suerte, y el viento, el agua y la temperatura comenzaron a hacer sentir sus efectos en forma implacable. Con el correr del tiempo, el tremendo esfuerzo de los soldados de 1943, se perdió.

En 1946 se inició un nuevo movimiento de opinión, tendiente a reivindicar el paso El Portillo. Ello surgió ante la tendencia a concentrar el comercio trascordillerano en el paso por Las Cuevas, clausurando o reprimiendo el intercambio por el resto de la cordillera. Con estas propuestas, se favorecía los intereses de los empresarios de camiones, en detrimento de los arrieros y puesteros de la zona occidental de Mendoza, especialmente del Valle de Uco.

En este marco tres vecinos del lugar enviaron un documento a autoridades del gobierno nacional, planteando la situación. Se manifestaron en "representación de 200 familias, con residencia en Tunuyán, Tupungato y San Carlos, que viven desde tiempos remotos de la conducción de hacienda vacuna en arreos a la república de Chile". Insinuaron que las restricciones a este comercio serían "atentatorios a la economía nacional y vida de sus habitantes". Expresaron su indignación porque, al fundamentar esas medidas restrictivas "que se argumentan cosas tan pueriles", sin tener en cuenta que "desde el tiempo de la conquista y aún durante la gesta libertadora de nuestro capitán se usó El Portillo". Los representantes del Valle de Uco recordaron que El Portillo argentino fue "paso obligado y corriente de casi todo el comercio argentino-chileno, anterior a la implantación del ferrocarril". Por otra parte, calificaron de "inaceptable la hegemonía en el transporte de hacienda pretendida por los camioneros".⁷

La respuesta de los empresarios camioneros no se hizo esperar. Éstos también reivindicaron la tradición histórica, sobre todo al enfatizar que a partir de la destrucción de la vía férrea por el aluvión de 1934, el intercambio argentino-chileno se man-

⁷Documento enviado al secretario de Industrias y Comercio de la Nación, Rolando Lagomarsino, firmado por P. y Alejo Pelucchi y Pedro Molina. *Los Andes*, 27-6-1946, p. 5.

tuvo merced al servicio del transporte automotor. (Recién en 1944 se reanudó el servicio ferroviario internacional). En este marco, los representantes de la Asociación Propietarios de Camiones solicitan a las autoridades nacionales: 1) Suprimir los arreos de ganado especialmente por El Portillo y otros pasos del sur por considerar esa actividad "motivo atentatorio de la economía nacional y de sus habitantes" debido a la falta de controles burocráticos; 2) Suspensión de los permisos de arreos de hacienda de exportación por la ruta internacional a Chile, por los peligros e inconvenientes que causa al tránsito automotor; 3) Sólo se permita por razones ocasionales en ciertos tramos; 4) Cancelación definitiva de los permisos para la internación de camiones extranjeros y 5) Otorgamiento de un juego completo de neumáticos a cada transportador, a precio de lista para ajustar los valores del transporte en forma beneficiosa.⁸

Desde la perspectiva del Estado, era muy difícil controlar el intercambio humano y comercial en una frontera abierta. En el marco del avance del proceso de burocratización y de rol del Estado en el control de la economía, el antiguo modelo se tornó inviable, según entendían muchos funcionarios. Por ende se prohibió el arreo de ganado por este paso, lo cual motivó el abandono del mismo y el consecuente deterioro de su estado de conservación.

Como alternativa para mantener la autorización para el intercambio por la zona del Valle de Uco, se podía pensar en un paso permanente, oficialmente reconocido y controlado. Para ello, había que realizar obras de envergadura a fin de permitir la transitabilidad del paso El Portillo. En este contexto se organizó la Comisión Pro Camino a Chile por el paso de El Portillo argentino, que inmediatamente comenzó a realizar las gestiones correspondientes. Entre los miembros de la entidad se encontraba Leonardo Napoletano, quien pocos años antes, había presidido el Congreso Nacional del Tránsito, celebrado en Mendoza, en el cual se contempló la importancia de la ruta por El Portillo. La comisión viajó a Chile, donde entrevistó al Ministro de Obras Públicas del país. Éste envió a Florencio Oyarzún, ingeniero Jefe del Departamento de Caminos de Chile y miembro de la Comisión mixta Argentino-Chilena, a Mendoza para profundizar los contactos.⁹

En ese momento, se elaboró un informe sobre el estado de situación de la ruta por El Portillo. Conforme al documento, parte del camino estaba hecho, aunque faltaba una buena parte. "El cordón que remata con el paso de Piuquenes puede ser salvado con un túnel que podría construirse: 1º) En la base del cordón. Tendría su boca del lado chileno, en la cota de 3.300 mts. Tal túnel debería tener de 8 a 10 kms.; 2º) O por uno en la parte media del cerro, de 10 a 4 kms. Del lado argentino, faltaba

⁸ Gestiones ante la Secretaría de Industria y Comercio; solicitud presentada por José Nardi y Arnolod S. Zani. *Los Andes*, 26-6-1946, p. 5.

⁹ *Los Andes*, 31-1-1949, p. 7.

"perforar El Portillo con un túnel, y construir 30 kms. de camino". La nota iba acompañada por un croquis con datos suministrados por el ingeniero Florencio Oyarzún.

La elaboración de estos informes hizo pensar, a muchos interesados, en la posible realización de las obras, en un plazo relativamente corto. No obstante, estas expectativas se vieron rápidamente defraudadas. Poco, muy poco hizo el Estado esos años para los caminos de montaña que pudiesen integrar a la Argentina con Chile. Esto afectó tanto a la ruta por Uspallata como la de El Portillo. Así lo determinó, entre otras causas, la supresión de la autonomía de la Dirección Nacional de Vialidad, dispuesta por el gobierno peronista, y la discontinuidad fundada en su crónica ilegitimidad que caracterizó a las posteriores administraciones.

Hacia principios de la década de 1960, el paso por El Portillo presentaba condiciones de transitabilidad no muy inferiores a las del paso por Las Cuevas. Este último estaba habilitado y contaba con el túnel ferroviario. Pero todo el camino, desde Villavicencio hasta el límite internacional, era de tierra. Además incluía algunas cuestas muy pronunciadas, que complicaban el transporte. Ante esta situación, la alternativa de El Portillo todavía albergaba esperanzas de lograr la prioridad en el presupuesto público.

No obstante, ello se resolvió en favor de Uspallata. En efecto, en 1961 se retomó el convenio Storni-Fernández (1943). Se establecieron las "rutas definitivas más convenientes, las características técnicas y el orden de construcción de caminos". En este marco se resolvió que "tendrá prioridad la pavimentación de la ruta entre Los Andes y Mendoza". Además "coordinan las tareas tendientes a terminación de las obras en ambos países."¹⁰

3. LA DÉCADA DEL '60 Y EL RESURGIMIENTO DEL PROYECTO

A pesar de las señales emitidas por el Estado nacional a través del respaldo, de la representación argentina, a las conclusiones de la reunión binacional celebrada en 1961, la comunidad del Valle de Uco decidió reivindicar la alternativa por El Portillo argentino. En efecto, poco después de la reunión enmarcada en el convenio Storni-Fernández, los partidarios de la ruta por El Portillo dieron a publicidad un informe sobre las ventajas de esa alternativa. Señalaron que la misma "reduce el camino de capital de Mendoza a Santiago de Chile en 90 kms. y 130 kms. de montaña". Además su construcción "acortaría a cuatro horas el viaje de los turistas". Por otra parte "por ella se llegan a unos parajes para practicar esquí", con referencia a Manantiales. Solicitaron al gobierno provincial que incluyese la ruta en la red vial mendocina y se hiciese cargo de su conservación. Se recordó los esfuerzos de

¹⁰ Op. Cit., 31-7-1961, segunda sección p. 1.

Scaravelli desde 1934 y de los soldados en 1943, que trabajaron en la picada para iniciar la construcción del camino carretero. Señalaron el deterioro sufrido por el mismo debido al paso del tiempo; especialmente la destrucción de un puente sobre el arroyo Grande debido a un aluvión. Afirmaron que en la fecha faltan "un puente y dos túneles".¹¹

Al referirse al camino, lo hacían en términos de "la futura vía, pues creemos que tarde o temprano se construirá". Explicaban que la apertura de la misma "facilitará el intercambio comercial con Chile; traslado de pescados y mariscos a menor precio que el de Mar del Plata". Advertían que "los riesgos de acumulación de nieve son sólo en 5 kms. antes y después del Portillo, por lo que puede ser utilizado todo el año". Además, señalaban que ese camino contaba con agua potable en su trayecto y que "en Chile hay una fuente de agua mineral que fluye naturalmente gasificada, la Panimávida, conocida internacionalmente"

Para avanzar en sus objetivos, los partidarios de la ruta por El Portillo resolvieron solicitar el respaldo de la rama legislativa del gobierno provincial. A este fin, enviaron una nota a la Legislatura en la cual solicitaban la sanción de una ley específica. Fundamentaron su pedido en los beneficios que ello acarrearía para la comunidad por "facilitar el acceso de turistas y deportistas". Enfatizaron que el lugar era apto para la práctica de esquí y el andinismo". El informe señalaba que en ese momento había dos kms. reparados por la Dirección Provincial de Vialidad (DPV), hasta el paso de Los Puntanos, pero que se habían suspendido los trabajos camineros. De todos modos, los impulsores del proyecto aseguraban que el camino era transitable hasta el refugio Capitán Lemos. Pero 4 kms. más arriba se encontraba el Escuadrón 28 de Gendarmería Nacional para resguardo aduanero, y que debía ser reabastecido a lomo de mula.¹²

4. LOS JÓVENES DEL ANDINO CLUB Y SU EPOPEYA

Entró entonces en escena el Andino Club de Tunuyán. Integrado por jóvenes obsesionados con la idea de "abrir el camino para poder ir a esquiar", el Andino puso en marcha un formidable movimiento de opinión, que en poco tiempo lograría contagiar al conjunto de la comunidad de Tunuyán. Este grupo de jóvenes concibió el plan de reiterar la gesta de 1943 en el sentido de reacondicionar el camino sin ayuda de los recursos del Estado, sino con el esfuerzo de los jóvenes. "Si ellos pudieron ¿por qué nosotros no?", comentaban. Y comenzaron a trabajar con la fuerza de sus brazos. También consiguieron la ayuda de una topadora prestada y medios de

¹¹ *Ibíd.*, 26-11-1961, p. 6.

¹² *Ibíd.*, 8-5-1962.

movilidad. Se propusieron arreglar el refugio Scaravelli (3.000 metros s/n/m, a 60 kms. de la ciudad de Tunuyán y apenas 14 kms. de El Portillo). Como gesto simbólico, consiguieron una camioneta *Rugby* modelo 1929, invitaron a un periodista de *Los Andes* y subieron la cuesta "para demostrar la utilidad de la ruta y sobre todo, explicar a la comunidad que si se pone en condiciones, puede transitar cualquier vehículo". Para documentar la hazaña se tomaron fotografías que luego fueron publicadas en *Los Andes*.¹³

La iniciativa de los jóvenes logró cada vez mayor respaldo. Poco después apareció en *Los Andes* una nota titulada "trabajo personal y máquina privada para mejorar el camino a Chile". En la misma se anunciaba - con exceso de optimismo - que "en días quedará en condiciones de tránsito normal el camino a Chile por El Portillo". El matutino señalaba que ello permitiría llevar el ganado hasta allí en vehículos, para luego continuar con el tradicional traslado del ganado en pie. La nota informaba que la ruta progresaba debido a la iniciativa privada. "El señor Gilbert puso a disposición de la obra, su trabajo y máquina topadora". Además "colaboran el mecánico Luis Ratzinguer y los socios del Andino Club Tunuyán. Por su parte "los alumnos del Colegio Pío X se han ofrecido para trabajar como obreros, sacando piedras, y demás tareas". De todos modos, "faltan 26 km. para unirlo a la zona límite con Chile".¹⁴ En la nota se planteaban también las quejas porque "se necesita el apoyo estatal para la construcción de un puente sobre el río Tunuyán, un túnel de 700 metros sobre el cerro El Portillo argentino y medio túnel de 300 metros, sobre El Portillo chileno".

Conforme a los observadores, "lo que está inconcluso no es mucho, ni tan costoso como para admitir que esta ruta internacional no puede ser ejecutada". Como prueba, se enumeraban a continuación los trabajos realizados. Entre ellos, se destacaba que "la topadora ha estabilizado el piso hasta 2.300 mts. más allá del resguardo aduanero, custodiado por Gendarmería Nacional". De todos modos "restan 500 metros para arribar al principio de la Cuesta de los Afligidos, donde hay un puente roto por arreglar". Los vecinos de Tunuyán solicitaban a la DPV "que pasen la máquina niveladora" pues ello era "imprescindible para dejar la calzada en buen estado de transitabilidad".

La iniciativa de los jóvenes de Andino Club era evidentemente utópica. Así lo advirtieron los protagonistas, cuando llevaban varios meses de tarea. "Nosotros quisimos hacer lo mismo que los militares en 1943: realizar el trabajo sin maquinarias ni capitales estatales, sino únicamente con nuestro esfuerzo; pero no advertimos que había una diferencia muy grande: ellos eran 12.000 hombres y nosotros apenas

¹³ Integraron la expedición Jorge Marios, Miguel Abrego, Arturo y Jorge Pechemiel, Henri Ramonda, Pedro Baggio (h) y Lindor Chacón.

¹⁴ *Los Andes*, 2-7-1962, p. 9.

un puñado. Nos dimos cuenta que, con estos medios, no terminaríamos nunca", explicó Jorge Marios. Convencidos de la inviabilidad de este proyecto, los jóvenes del Andino Club trasladaron la iniciativa a otros sectores. Por un lado, establecieron contacto con el Intendente Municipal, Nicolás Battaglia (1961-1962). Éste brindó su respaldo a la iniciativa, y puso a disposición los recursos de la comuna, con los cuales se logró reparar una parte importante del camino. De todos modos, ello no alcanzaba. Los jóvenes buscaron más ayuda en la clase dirigente local.

5. LA COMISIÓN PRO RUTA A CHILE POR EL PORTILLO ARGENTINO Y SU UTÓPICA LUCHA

La antorcha que comenzaron a trasladar los jóvenes del Andino Club Tunuyán, fue recogida por el resto de la sociedad, que tomó decididamente la posta. En efecto, respondiendo a la interpelación de la juventud, en diciembre de 1962, la Cámara de Industria, Comercio y Agricultura de Tunuyán convocó a reunión a las fuerzas vivas de la zona. En el encuentro, los anfitriones explicaron que la zona se encontraba apenas a 382 kms. de la salida al mar por el puerto de San Antonio. Explicaron la conveniencia de construir la ruta por el paso El Portillo, proyecto que evaluaron como "verosímil y conveniente". Señalaron que el mismo podría tener características de "ruta troncal", empalmando con Santiago, el puerto San Antonio, rutas principales de Chile, y ferrocarriles. Además, en Argentina podía empalmar fácilmente con las rutas 40, 7, 8, 13 y 188. Por otra parte, señalaron que sería una vía de fácil conservación, por las características del terreno y además, factible para el tránsito de vehículos pesados.

La convocatoria de la Cámara alcanzó sus objetivos y como resultado se integró la "Comisión pro camino internacional por El Portillo". La entidad estableció su sede en la ciudad de Tunuyán, con subcomisiones en San Carlos y Tupungato. Tuvo entre sus presidentes al médico Zdenko Petkovic, y logró el respaldo de 63 instituciones de las fuerzas vivas, entidades de bien público, sociales y deportivas del Valle de Uco. Éstas aportaron económicamente para financiar el camino.

Hacia fines de 1962, la Comisión resolvió efectuar una detenida exploración del terreno, a tal fin, la comisión recorrió a pie el camino construido por el ejército, y a lomo de mula en tramos de ascenso. Como resultado de sus observaciones, la comisión concluyó que para completar el primer tramo era necesario construir un puente de cinco metros sobre el arroyo Grande, pasar topadora y motoniveladora. En cuanto al segundo tramo, se señaló que faltaba lo siguiente: 1) Realización de una picada de faldeo en el segundo tramo del camino, en lugar de perforar el cerro; para lo cual habrá que contar con una máquina que retire la nieve del camino, durante la época invernal por 12 kms; 2) vadeo del río Tunuyán, hasta no realizarse el puente; 3) por el Portillo chileno el resto es de fácil acceso; en efecto, el tramo de camino "está a 300

mts. de ese lugar, y los trasandinos esperan que hagamos nuestra parte para terminar con lo suyo".

Para alcanzar estos objetivos, la comisión se propuso establecer contacto con las autoridades de Vialidad Nacional y Provincial y gestionar aportes privados para la compra de una máquina topadora y una motoniveladora.

El tema también preocupaba en Chile. Allí se organizó un comité ad hoc, que tomó iniciativas para brindar su aporte. En este marco se realizó una reunión presidida por el Gobernador del departamento y puerto de San Antonio, General Miguel Estuven y en la cual participó además Ascanio Tagle Díaz, titular del Club de Leones y del Centro de Progreso para San Antonio. En este encuentro se propugnó por la ruta por el Cajón del Maipo, en territorio chileno. Este comité designó como delegado en Mendoza a Rubén Ángel Díaz, del Centro de Información de la DNT de Chile.¹⁵

La iniciativa de la comisión obtuvo acogida favorable en la DPV. Ambos sectores firmaron un convenio conforme al cual la DPV construiría una carretera moderna de 44 kms. de longitud, con seis metros de calzada como mínimo, desde la ciudad de Tunuyán hasta más allá del Manzano Histórico, donde el camino alcanzaba una altura de 2.100 mts. Además, la DPV brindaría asesoramiento técnico para la otra parte del camino en construcción. Por su parte, la comisión se comprometía a sufragar gastos de obreros, ingenieros, combustibles y explosivos con las donaciones recibidas. La DPV se haría cargo además de las obras del paso de Los Puntanos y el principio de la cuesta de Los Afligidos, a 1.500 mts. del destacamento El Portillo, de Gendarmería Nacional. "Restan 15,5 kms. para llegar al Real de los Camineros, al pie de El Portillo argentino. El sector final en construcción por la comisión".

Al comentar los progresos de esta comisión, *Los Andes* no ahorra elogios. Sobre todo por el notable respaldo que obtenía en la comunidad. Conforme al matutino, el camino avanzaba apoyado en el "empeño popular", del cual participaban amplias capas de la población. "Cual más cual menos, con gestos, donaciones y sacrificios demuestra su fervor - quizá su sueño - para que cristalice esta carretera internacional", explicaba el tradicional diario.¹⁶

Poco después, *Los Andes* profundizó su respaldo al tema con un sugerente artículo. El título reflejaba el impacto causado por la comisión en los periodistas de la época: "Tunuyán: ejemplo de colaboración popular". La nota señalaba que, en pocos meses, la gesta popular había logrado significativas mejoras para el camino a Chile, entre ellas, las siguientes: 1) Desde el cajón de Los Arenales hasta la cuesta de Los Afligidos; 2) Terminación del puente sobre el arroyo Grande, de 6,40 mts. con es-

¹⁵ Op. Cit., 30-12-1962, p. 8.

¹⁶ *Ibíd.*, 7-4-1963, p. 7.

estructura de hierro y hormigón armado, cubierta de madera de 3 mts; 3) Desde el Manzano Histórico hasta el Refugio Capitán Lemos y 4) Los Caracoles y las ascensión al Real de la Piedra Colorada a 3.060 mts.

El documento señaló que "actualmente se dinamitan 5 kms. de faldeo, entre los refugios Alférez Portinari y Capitán Lemos" y agrega que en breve "quedarán habilitados 15 kms. hacia Chile, desde el Manzano Histórico". Para llevar adelante estos objetivos, la comisión contaba con 2 topadoras de 230 HP y 130 HP, una motoniveladora, un topógrafo (Raúl Azzoni), una topadora privada, de 175 HP (de la Comisión Pro Chile).

Por otra parte se informó que "el antiguo camino tenía tres metros de ancho pero en adelante será de siete metros". En cuanto a los plazos, fue consultado el presidente Petkovic quien aseveró: "el camino podría ser terminado en octubre de 1964 a abril de 1965. De colaborar el ejército sería mucho más breve".¹⁷

Poco después, *Los Andes* publicó un nuevo artículo, con vistas a mantener el tema en el candelero. Lo presentó con un nuevo título sugerente: "Tunuyán: Apremia habilitación a Chile por El Portillo". En el desarrollo del artículo, el matutino volvió a destacar el esfuerzo de la comunidad del Valle de Uco para llevar adelante el proyecto, pero envió un claro mensaje por elevación, a las autoridades de facto que en ese momento controlaban la provincia: "no bastan sólo las buenas intenciones, es necesario poder canalizarlo por un sistema de caminos que aseguren un transporte ágil, veloz, económico y seguro", advirtió *Los Andes*.

A continuación, el diario afirmó que "los tres pasos actuales resultan insuficientes" y además, "los trasbordos en ruta encarecen los fletes". Para avanzar en este sentido, *Los Andes* remarcó la urgencia del apoyo estatal a la iniciativa, pues la demora de la misma implicaba "perjuicios irreparables a la economía".¹⁸

En el otoño de 1964 ya se habían logrado nuevos objetivos. Concretamente, se habían terminado dos tramos del camino: primero, hasta el refugio Scaravelli (99 kms.), sitio al cual, dos años antes, sólo llegaban los más audaces aventureros; después hasta Real de las Yaretas (6 kms.). En total se habían construido 23 kms. de camino de alta montaña.

De todos modos, todavía quedaba pendiente un tramo difícil y costoso. Los caminos a realizarse de allí en adelante significan una voladura en la roca viva del cerro El Portillo de 20 mts. de altura por 8 mts. de ancho. No obstante, estas dificultades no desalentaron a la comunidad.

Una comisión militar efectuó reconocimientos para planificar trabajos a realizarse. Por su parte, Gendarmería se comprometió a prestar su aporte para el tendi-

¹⁷ *Ibíd.*, 12-6-1963, p. 6.

¹⁸ *Ibíd.*, 1-9-1963 p. 13; 6-10-1963 p. 10.

do de un puente Bayley en el valle del río Tunuyán, entre otros trabajos. La Comisión pro Camino a Chile seguía trabajando afanosamente, con el apoyo de la Confederación Económica de la República Argentina y la Federación Económica de Mendoza.

Se registraron además dificultades con los arrieros. Éstos reanudaron sus tareas de traslado de ganado en pie a Chile por el paso de El Portillo, e involuntariamente provocaron importantes daños en las obras. Ello generó un conflicto con la comisión pues se estimó que "el costo de los arreglos del basamento del camino asciende a \$54.000 para cada arreo". Por ello se solicitó al Estado que aplicara multas a los culpables.¹⁹

Poco después, la comisión obtuvo un importante respaldo político en la Legislatura. En efecto, con el apoyo de todos los bloques (radicales, demócratas y peronistas), la Cámara de Diputados dio media sanción al proyecto de ley por el cual se aprobaba una partida de \$8.000.000 para financiar la construcción del camino a Chile por El Portillo. El proyecto debía tratarse aún en el Senado, pero los miembros de la comisión lo celebraron como una victoria decisiva.²⁰ Poco después, la Cámara Alta también aprobó la iniciativa y el proyecto se convirtió en ley. De esta forma, la comisión dispuso de importantes fondos para continuar su iniciativa. De todos modos, la rama Ejecutiva tanto nacional como provincial, mantuvo su resistencia a respaldar las obras en forma franca y clara.

En la primavera de 1964, *Los Andes* volvió a la carga. En su nota editorial correspondiente a la edición del 13 de septiembre, se ocupó de advertir sobre los problemas técnicos de la ruta internacional por Las Cuevas, y convocar a prestar respaldo al camino por El Portillo. Calificó a la ruta de Uspallata de "peligrosa", a la vez que ponderó la "excesiva exigencia a los automotores". Señaló además que "el promedio es de un 9% de desniveles en el camino". Por éstos y otros motivos, "la salida de Mendoza al Pacífico está exigiendo otra ruta". Mencionó como alternativa el paso por El Pehuenche, inaugurado en 1961, al cual calificó de "distante". El artículo incluyó datos precisos sobre costos de fletes y acarreos para sustentar sus posiciones. Luego, al referirse a la alternativa por El Portillo, sólo encontró ventajas.

Los Andes señaló que la ruta internacional por Tunuyán era muy conveniente. Entre otras razones porque "del lado chileno hay 52 kms. asfaltados, hasta San José de Maipo por Puente Alto. Desde allí hasta el mineral El Yeso, pasando por localidades como San Alfonso, Pomerol, San Gabriel y La Presa, el camino es transitable. Solamente 5 kms. hasta llegar a la cumbre de El Portillo chileno es la labor por reali-

¹⁹ *Ibíd.*, 12-4-1964, p. 4.

²⁰ *Ibíd.*, 14-4-1964, p. 5.

zar". Además "hay que ensanchar 11 kms. anteriores". Finalmente, el artículo concluyó con una afirmación categórica: "es hora de apoyar a la Comisión pro Camino a Chile por El Portillo".

De esta manera el tradicional matutino mendocino fijaba posición en torno al delicado tema de las rutas internacionales. Evaluaba las tres alternativas y se definía en favor del paso por El Portillo desde la columna que reflejaba la posición institucional del diario.

La labor de la comisión siguió adelante. Sobre el final de 1964, los adelantos eran cada vez más evidentes y despertaban el "entusiasmo de los tunuyaninos". En efecto, "ahora se viaja sobre camino enripiado durante 24 kms., y hasta llegar al Manzano Histórico. El tramo subsiguiente es similar..." "Este camino debió hacerlo Vialidad Nacional y sin embargo no ha colaborado", dijo Zdenko Petkovic a la prensa.²¹

En diciembre de 1964, el proyecto ya había recibido respaldos importantes y representativos. Fue declarado de interés nacional por obras civiles del ejército argentino y obtuvo el apoyo de numerosas entidades civiles y empresarias. Además de las 68 instituciones del Valle de Uco, contaba con el favor de la Federación Económica de Mendoza, Centro de Minería, Unión Industrial Argentina, entidades técnicas como la Asociación Argentina de Carreteras, la DPV, Legislatura y Gobierno de la Provincia de Mendoza.

De todos modos, tanto la DPV como la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) centraban sus esfuerzos en la ruta por Las Cuevas. Esta posición se fundaba en el convenio Storni-Fernández. La comisión binacional, emanada del mismo, se reunía cada dos años y no tenía en su seno, representantes de las provincias limítrofes. Por estas dos razones, en su última reunión "no pudo conceder a El Portillo prioridad, ya que en esa fecha no se había comenzado" con las tareas de reparación de la ruta. Al contrario, en las deliberaciones había priorizado la ruta por Las Cuevas-Caracoles, para lo cual se gestionaba financiación internacional.

Los Andes examinó esta situación, y a pesar de la preferencia del convenio Storni-Fernández por el paso por Las Cuevas, el matutino mendocino señaló la necesidad de no descartar la construcción del camino por El Portillo. "Todos los caminos son útiles o necesarios - advirtió el diario -. No debe considerarse que representan competencia entre sí, o que uno excluye o disminuye a otro". Luego pasó a reiterar las virtudes de la alternativa por El Portillo. "Su traza actual es preferible por ser más corta y de más fácil ejecución que la propiciada por Vialidad Nacional; esto es, por la quebrada del río Tunuyán cuya ejecución sería muy difícil y costosa".²²

²¹ *Ibíd.*, 29-11-1964, p. 11.

²² *Ibíd.*, 30-12-1964, p. 5.

6. EL GOLPE DE ESTADO DE 1966 Y SU IMPACTO EN LA RUTA A CHILE POR EL PORTILLO

En seis años, la comunidad había logrado un importante avance en la construcción del camino. En la primera etapa (1960-1962), los jóvenes del Andino Club Tunuyán lograron recuperar la transitabilidad de la ruta a lo largo de los 12 kms. que van desde el paso Los Puntanos (1.845 mts.) hasta el puente intermedio de la cuesta de Los Afligidos. En esa época, por cuenta de la municipalidad de Tunuyán se logró reconstruir los dos kms. que van del Manzano Histórico hasta el paso de Los Puntanos. En total, se recuperaron 14 kms., desde el Manzano (1.800 mts.) hasta el último tramo de la cuesta de Los Afligidos (2.800 mts.).

En la segunda etapa (1963-1966), la Comisión pro Camino por El Portillo, liderada por la Cámara de Comercio de Tunuyán y con el apoyo de las 63 entidades intermedias del Valle de Uco, completó las tareas necesarias para lograr la transitabilidad de los 11 kms. que restaban para llegar desde la cuesta de Los Afligidos (2.800 mts.) hasta el Paso El Portillo (4.200 mts.). Para contribuir con el proyecto la DPV colaboró con préstamo de herramientas y maquinarias. Como resultado de un gran esfuerzo, se había recuperado el tránsito del camino hasta ese sector, punto máximo alcanzado en 1943. Quedaban entonces las tareas de construcción del túnel, los 30 kms. de camino posteriores, el puente sobre el río Tunuyán y el segundo túnel, en el paso Los Piuquenes. De allí, se llegaba al límite internacional, apenas a 7 kms. del comienzo de la ruta del lado chileno.

En total, entre 1960 y 1966 se logró recuperar el tránsito de 33 kms. de camino de montaña, ascendiendo de los 1.800 a los 4.200 mts. sobre el nivel del mar. Fue necesario para ello realizar numerosas voladuras y varias obras de arte. Una vez alcanzado El Portillo, se contrató en Córdoba una empresa perforadora, y se comenzaron las obras para construir el túnel. Ello requería 275 mts. de extensión, para lo cual fue preciso construir un sistema con vías férreas y material rodante para eliminar los escombros, además del equipamiento de perforación. Con un esfuerzo tremendo, se llegó a horadar cerca de dos terceras partes del túnel.

En este contexto se produjo el golpe de Estado de 1966, mediante el cual el presidente Arturo Illia fue derrocado por el General Juan Carlos Onganía. Alentados por sectores de la prensa, que habían contribuido a preparar el clima propicio para el golpe, muchos tunuyaninos tuvieron la esperanza de que, con la llegada al poder de un presidente "fuerte", rápidamente obtendrían el respaldo necesario para finalizar las obras, con la ayuda del Estado. Con gran expectativa esperaron entonces la reunión convocada por el flamante interventor federal en Mendoza, General Blanco, que tendría lugar en la Municipalidad de Tunuyán, y a la cual estaban invitados los integrantes de la comisión. "Los políticos son muy vuelteros e ineficaces" - comentó un vecino - "fíjense cuánto hace que la ley está parada en la Legislatura y

todavía no la aprueban. Ya van a ver cuando vengan los militares, como todo se resuelve rapidito".

No obstante, todas las expectativas se frustraron cuando se conoció la decisión. En efecto, el Gobernador de facto informó a los miembros de la comisión: Primero, que en la Argentina sólo el Estado tiene facultades para construir caminos, no así los particulares. Segundo, que tenían 48 horas para desalojar el lugar. Tercero, en caso contrario ordenaría la instalación de soldados con ametralladoras. Cumplido su cometido, el militar dio por terminada la reunión y volvió a la casa de gobierno, en la ciudad de Mendoza.

Los integrantes de la comisión se resistieron a creer lo que acababa de suceder. Por instinto de conservación, cumplieron la orden de paralizar los trabajos, pero mantuvieron la esperanza de una inminente rectificación de la medida adoptada por el General Blanco. Por ello, resolvieron dejar los equipos de perforación instalados en el túnel de El Portillo, a la espera de nuevos tiempos. Todo fue inútil. Pasaron los años, y la posición del Estado se mantuvo firme. El tiempo, el agua y el viento comenzaron a hacer sentir, otra vez, su implacable acción sobre las costosas y frágiles obras de arte, que se habían realizado con tanto esfuerzo.

7. CONCLUSIONES

Para evaluar la problemática de la ruta a Chile por El Portillo, es preciso tener en cuenta dos lecturas. Por un lado, el aspecto estrictamente técnico y económico, para determinar si la propuesta es rentable. Por otro, la parte humana, a partir del significado de ese camino para la cultura de un pueblo.

Desde el punto de vista económico, un reciente informe revela que el proyecto guarda una relación costo-beneficio claramente deficitaria. Según los estudios del ingeniero Rubén Rijavec, el camino de montaña con resguardo tiene un costo de dos millones de dólares el km.; la construcción de puentes cuesta cinco veces más (U\$10.000 por metro) y la de túneles supone el doble que ésta (U\$20.000 por metro). Para abrir una ruta internacional con carácter más o menos permanente por el paso El Portillo argentino, sería necesario construir al menos dos túneles, un puente importante y alrededor de 70 kms. de camino de montaña. Ello implica una suma de entre 150 y 200 millones de dólares. ¿En cuánto tiempo se amortizaría esa inversión?

De todos modos, aunque deba pasar mucho tiempo para que la región cuente con el suficiente grado de desarrollo económico que justifique la realización de ese proyecto, el mismo tiene una presencia cultural de primer orden en la comunidad del Valle de Uco. Porque se convirtió en el sueño utópico de un pueblo, que a lo largo de buena parte del siglo XX se propuso alcanzar la meta. El proyecto esbozado por Scaravelli en la década de 1930, fue llevado adelante por los esforzados soldados en 1943, y luego convocó al conjunto de la comunidad en los '60.

Entre 1960 y 1966, se desarrolló una etapa muy especial en la cultura mundial. En cada país, en cada región, la comunidad canalizó sus sueños y utopías a través de la lucha por alcanzar determinados objetivos. Algunos apostaron a la paz, y se movilizaron para expresar su rechazo a la violencia. Otros quisieron expresar su desdén por el mundo industrializado, y se reflejaron en el movimiento hippie. Otros pensaron en la revolución socialista y tomaron las armas para conseguir una sociedad económicamente más justa. También hubo búsquedas a través de la libertad sexual, las drogas y demás formas para expresarse en demanda de cambios culturales.

En este contexto, la comunidad del Valle de Uco también diseñó su propia utopía. Se propuso abrir caminos, llegar a las pistas de esquí, lograr la integración con Chile y abrir las posibilidades para la explotación de las bellezas naturales de la zona. Muchos vecinos se sacrificaron con vistas a transformar la tradicional forma de vida del lugar, para insertarlo al mundo llegando al Pacífico. Soñaban, tal vez, con un mañana mejor, próspero e inimaginable para sus hijos. En este contexto, canalizaron el espíritu utópico de los '60 en la construcción - antes que en la protesta -. Y con su propio esfuerzo lograron resultados que ni el Estado, con todos sus recursos, estaba en condiciones de alcanzar.

También cabe la reflexión sobre el rol del Estado. Por un lado, es comprensible que no haya brindado su aporte a un proyecto que exigía la inversión de fuertes sumas, sin un retorno claro. Pero a la vez, es innegable que el Estado actuó en forma incoherente, porque en 1943, a través del ejército, ordenó la construcción de una costosa ruta, sacrificando seguramente la salud de muchos soldados. Más allá de la metodología implementada para ello, lo cierto es que de golpe y casi sin proponérselo, el Estado se encontró con un camino construido a bajo costo, que podía redundar en interesantes servicios, sobre todo desde el punto de vista turístico. No obstante ello, no fue capaz de incorporar ese camino a la red vial oficial. Como consecuencia, la obra quedó librada a la desgastante labor del viento, frío y agua. En poco tiempo se perdió la faraónica obra de 1943.

Poco después se inició la segunda etapa de la construcción del camino. Mientras la rama Ejecutiva del gobierno se ocupaba de orientar sus recursos en los proyectos que consideraba "rationales", la comunidad del Valle de Uco - con el apoyo de la Legislatura - logró reconstruir el camino y comenzó a perforar el túnel. A mediados de 1966, el Estado volvió a tener a su disposición una ruta en cuya construcción había colaborado en forma parcial. No obstante, volvió a incurrir en la misma conducta de dos décadas atrás: no incorporó la ruta a la red vial, la abandonó a su suerte y la condenó a ser destruida por la erosión.

Fue muy grave la irregularidad en la cual incurrieron quienes controlaban el aparato del Estado, porque en las dos oportunidades, fueron responsables de la pérdida de un bien - no sólo económico - sino, fundamentalmente, cultural. Esa ruta, además de tener un significado como material con vistas a su futura explota-

ción comercial y turística, era parte de la vida y los sueños de la comunidad argentina, en general, y mendocina, en particular. Era un símbolo, como un libro que se quemaba, una catedral o un castillo que se demueven.

Aparece en esta historia, una consecuencia más de la inestabilidad institucional de la Argentina. En efecto, los gobiernos de facto, emanados de los golpes de Estado de 1943 y 1966, coincidieron en dejar abandonada a su suerte esta obra cultural, cuya pérdida es irreparable.

BIBLIOGRAFÍA

- CORIA, L., **Historia Económica de Mendoza durante la época colonial**, UNC, Facultad de Ciencias Económicas, Mendoza, 1988.
- CHACA, D., **Síntesis histórica del departamento mendocino de San Carlos**, Buenos Aires, 1964, p. 133.
- DE ANGELIS, P., **Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata**, Colmegna, Buenos Aires, 1900-1910, V tomos.
- DÍAZ ARAUJO, E., "El trasandino. Aspectos de su frustrada historia" en *Revista de historia argentina y americana*, Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras, Mendoza, 1964-65, números 9 y 10, pp. 99-142.
- ENCINA, F., **Historia de Chile**, Ercilla, Santiago, 1983, XXXVII tomos.
- FLEMING, W., "Regional development and transportation" in *Argentina: Mendoza and the grand oeste argentino railroad, 1885-1914*, Indiana University Ph.d., 1976, 297 pp.
- FONTANA, E., "Una etapa crítica del comercio mendocino (1873-1883)" en *Revista de la junta de estudios históricos de Mendoza*, II época, número 9, tomo I, 1979, pp. 29-52.
- GASCÓN, M., "Fronteras y poder durante el siglo XX" en *XAMA*, número 2, Mendoza, 1989, pp. 133-147.
- HEREDIA, E., (director), **América latina, isla o archipiélago. El rol de las vías de comunicación en la estructuración espacial latinoamericana**. Córdoba, CIFYH, 1994, 199 pp.
- HERRERA, R., "Notas acerca de la economía de Mendoza entre 1852 y 1880 en **Contribuciones a la Historia de Mendoza** (varios autores), UNC, FFyL, 1969, pp. 279-299.
- LACOSTE, P., (compilador), **Tunuyán ayer y hoy. Aportes para el estudio de sus instituciones, personajes y tradiciones culturales**, Ediciones culturales, Mendoza, 1994, 128 pp.
- LACOSTE, P., "La ruta internacional de Mendoza a Chile por el paso de Uspallata a través

- de la prensa (1923-1961)". Trabajo preparado para presentar en *XI Jornadas de Historia de Chile*, Universidad de Los Lagos, Osorno, 1995.
- LACOSTE, P., y MARÓN, G., "El transporte aéreo entre Argentina y Chile (1914-1964). Aportes para el estudio de la integración binacional". Aceptado para publicación en *Boletín de Historia y Geografía*, Universidad Blas Cañas, Santiago de Chile.
- MARIGLIANO, C., "Aportes para el estudio de la legislación ganadera en Mendoza, 1820-1850" en *Revista de Historia del Derecho*, Buenos Aires, número 13, 1985, pp. 107-127.
- MARIGLIANO, C., "Aportes para el estudio de la legislación ganadera en Mendoza, 1852-1880" en *Revista de Historia del Derecho*, Buenos Aires, número 15, 1987, pp. 303-307.
- MARTÍN, J., **Estado y empresa**. Políticas estatales y conformación de una burguesía industrial regional, Colombia, 1981. Segunda edición, Mendoza, EDIUNC, 1992.
- MARTÍNEZ, P., "Los pasos de la Cordillera de los Andes anteriores a 1810" en *Los Andes*, 12-2-1961, p. 5.
- MATEU, A. y GASCÓN, M., "El surgimiento de la burguesía vitivinícola en la provincia de Mendoza a fines del siglo XIX. La fase de transición" en *XAMA*, número 3, 1990, pp. 195-210.
- MITRE, B., **Historia de San Martín y de la emancipación sudamericana**, Peuser, Buenos Aires, segunda edición, 1950, pp. 332-353.
- MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS, **San Carlos es futuro**, Mendoza, Provincia de Mendoza, 1987.
- VILLALOBOS, S. et al., **Historia de Chile**, Editorial Universitaria, Santiago, IV tomos, 1974.